

Patrimonio Cultural de Castilla y León. El promotor ha encargado un estudio de documentación arqueológica y a la vista del mismo ha realizado los cambios necesarios en el trazado de la red de tuberías para que la afección a éstos yacimientos sea inexistente. Además se realizará una prospección arqueológica intensiva antes de comenzar las obras en todas las infraestructuras que conforman el regadío en coordinación con el Servicio Territorial de Cultura de Salamanca y se hará un seguimiento arqueológico durante la ejecución de las mismas.

El promotor presenta un programa de vigilancia ambiental para la comprobación de las medidas preventivas, protectoras correctoras establecidas y detectar impactos no previstos en la ejecución y explotación de las obras.

En consecuencia, en virtud del citado artículo 1.2, y teniendo en cuenta el análisis efectuado en cuanto a los criterios de selección contemplados en el Anexo III, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 3 de Junio de 2005, considera que no es necesario someter al procedimiento de impacto ambiental el proyecto de «Modernización del regadío de la Comunidad de Regantes de Éjeme-Galisanchos (Salamanca)».

Madrid, 3 de junio de 2005.-El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

11716 *RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Calle de rodaje a cabecera 21 y ampliación del terminal en el aeropuerto de Jerez, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de «Calle de rodaje a cabecera 21 y ampliación del terminal en el aeropuerto de Jerez» se tipifica en la categoría de proyectos incluidos en el Anexo II del Real Decreto Legislativo, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir...».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 6 de septiembre de 2004, Aena, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El documento ambiental presentado por el promotor contempla dos actuaciones, la construcción de una calle de rodaje a cabecera 21 y la ampliación del edificio terminal.

La necesidad de realizar las obras objeto de este proyecto esta motivada porque actualmente el aeropuerto de Jerez dispone de una pista de vuelo de 2.300 metros, una anchura de 45 metros y tres calles de salida de pista ortogonales T1, T2 y T3, estando las tres últimas interconectadas por una semicalle de rodaje de 218 metros paralela a la pista de vuelo, que obliga a las aeronaves a efectuar un giro de 180.º y rodar por la pista hacia la plataforma posterior al aterrizaje y antes de despegar a rodar hacia la cabecera.

Asimismo, dicho aeropuerto ha experimentado un elevado crecimiento de tráfico, el edificio terminal tiene una capacidad estimada de 715 pasajeros hora punta de diseño, encontrándose actualmente el vestíbulo de salidas y de llegadas al límite de su capacidad.

El edificio terminal consta de dos plantas, desarrollándose en la planta baja las funciones principales de facturación, salidas y llegadas y en la planta primera las actividades secundarias. La planta sótano se limita a una galería de servicios y pequeñas dependencias para almacén o instalaciones.

La solución propuesta consiste en dotar a la cabecera 21, siendo el porcentaje de utilización de un 70%, de una rodadura que permita el acceso a la misma sin requerir de tiempo de ocupación de pista para llevar a cabo la rodadura hasta el punto de inicio del despegue.

El eje de la nueva calle de rodaje estará situado a una distancia de 182,5 metros del eje de pista, discurre paralela a la pista de vuelo y perpendicular a la calle de rodaje existente, T1. La longitud de esta será de 809,67 metros, la anchura de 44 metros, siendo así el acceso a la cabecera 21 perpendicular manteniéndose sin reducción el recorrido de despegue.

Como consecuencia de estas actuaciones surge la necesidad de trasladar servicios que se encuentran ubicados en la zona de actuación.

En este sentido, para hacer frente a la creciente demanda que experimenta el aeropuerto de Jerez, la actuación principal planteada consiste en la ampliación de la sala de llegadas, dotándola de hasta cinco hipódromos. El aumento de superficie de la sala de llegadas se realizará mediante la ampliación de tres módulos estructurales. La ampliación de la sala de llegadas conlleva la correspondiente ampliación del vestíbulo de llegadas.

Se tiene previsto un aumento de 7 mostradores, para ello se procederá a una reestructuración del frente de facturación y se incluye una redefinición de salida a plataforma mediante acceso controlado.

Otra actuación será la ampliación del Bloque Técnico, se proyecta una ampliación con una superficie total de unos 450 m², el objeto es el de hacer frente a las necesidades crecientes y reunir los distintos servicios administrativos en una zona específica.

Como consecuencia de todas estas actuaciones resultará un edificio con una superficie en planta de 8.050 m² frente a los 6.100 m² de los que disponía actualmente.

Por último, se ampliará el actual aparcamiento de autobuses que se verá afectado por el desplazamiento necesario con la ampliación del edificio terminal, habilitándose un nuevo acceso directo desde el extremo norte del vestíbulo de llegadas. El número de plazas actuales es de 30, pasando en la nueva configuración a 31.

Según la documentación remitida por el promotor el ámbito territorial en el que se desarrollan los proyectos se circunscribe a los terrenos aeroportuarios, siendo calificados por el Ayuntamiento de Jerez de la Frontera como de «Equipamiento» en su Plan General de Ordenación Urbana.

Analizado el documento ambiental presentado por Aena, se comprueba que se ha realizado un estudio y valoración de aquellas acciones del proyecto con potencial incidencia ambiental, destacando los siguientes aspectos:

Con relación a la ocupación de suelo, la construcción de la calle de rodaje supone un incremento de superficie pavimentada aproximadamente de 41.285,4 m² y la ampliación de la terminal unos 1.000 m².

Las afecciones al suelo serán básicamente la ocupación, compactación y pérdida de suelo.

Además de consumos del recurso suelo, el proyecto implica consumo de recursos naturales.

Durante la fase de construcción de las actuaciones se producirán residuos en su mayoría procedentes de demolición, siendo 5.383 m³ el volumen de escombros producidos durante la construcción de la nueva calle de rodadura y 3.500 m³ en las demoliciones durante las actuaciones en la ampliación de la terminal. Los residuos urbanos y asimilables a urbanos son producidos por oficinas, vestuarios de personal de obra, etc., y los residuos peligrosos en la fase de obra se producirán en tareas de mantenimiento de maquinaria, manipulación de combustibles, desmontaje de sistemas de iluminación, pavimentación, etc.

Con relación al movimiento de tierras de ambas actuaciones, 50.800 m³ van a vertedero y 17.170 m³ a préstamos. Se utilizará vertederos autorizados tales como, el vertedero «El Vellón» situado en las proximidades del aeropuerto.

Otra consecuencia de las actuaciones previstas es que se procederá a la tala de 40 de pinos piñoneros de 20 años de edad, que se encuentran en el área de construcción de la calle de rodadura y que se ubican tanto en la zona donde se proyecta la calle como en el área de terraplén necesaria para la construcción de la misma. También se realizará el desbroce de la zona de actuación, donde se puede encontrar lentisco y palmito, entre otras especies vegetales de interés. Existen también eucaliptos que es utilizado para aprovechamiento maderero.

Cabe reseñar que en la fase de operación de la calle de rodadura se producirá un ligero aumento de emisiones atmosféricas y ruido debido al posible incremento del número de operaciones, así como una mayor generación de residuos asimilables a urbanos en la terminal de pasajeros debidos a la misma causa.

Analizada la información proporcionada por el promotor se considera que dichos incrementos no serán significativos, no afectando a los núcleos de población situados en el entorno del aeropuerto, por estar alejados del sistema general aeroportuario.

Las actuaciones proyectadas no suponen la generación de cantidades significativas de aguas residuales.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Dirección General de Prevención Y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía.

Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía.

Ayuntamiento de Jerez de la Frontera.

Se ha recibido contestaciones de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, Dirección General de Bienes Culturales de Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Consejería de Cultura de la Delegación Provincial de Cádiz y la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. De ellas se resumen los aspectos más relevantes:

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía comunica que tras analizar la documentación ambiental del proyecto considera que el mismo no debería someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante, comunica que remite dicha documentación a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz para que ésta aporte observaciones al respecto.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía, comunica que remite dicha documentación a la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura en Cádiz para que emita los comentarios y sugerencias oportunas.

La Consejería de Cultura de la Delegación Provincial de Cádiz informa que considera necesario llevar a cabo un Control Arqueológico de Movimientos de Tierras en todo el área afectada por el proyecto. Además considera necesario que cualquier tipo de remoción de tierras proyectado, incluyendo los desbroces del terreno, zanjas para ampliación de instalaciones, etc., se realice bajo control arqueológico por un arqueólogo que presentará a la Delegación Provincial el proyecto que deberá ser autorizado por el Director General de Bienes Culturales, de conformidad con el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir realiza una serie de consideraciones generales haciendo énfasis en que las obras no deben afectar a las aguas subterráneas de la Unidad Hidrológica U.H. 05.56 «Jerez de la Frontera».

Como consecuencia de las consultas realizadas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a AENA, como promotor del proyecto, información complementaria con el fin de aclarar algunos de los aspectos contenidos en las respuestas a las citadas consultas.

Con fecha 25 de mayo de 2005, se recibió la referida información, cuyos principales aspectos se resumen a continuación:

En relación a la calidad química del aire, el incremento de emisiones a la atmósfera se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra, debido a los movimientos de tierras y las emisiones de los vehículos y la maquinaria de obra.

Con el fin de evitar los efectos anteriormente expuestos, se preverán las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo (demoliciones, excavaciones, carga y descarga, extendido y transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. Se incluirán las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Los residuos, que por su naturaleza y tipo estén considerados como industriales o peligrosos, serán gestionados adecuadamente a través de Gestor Autorizado para su retirada a vertedero de Seguridad.

En relación a los residuos urbanos, el aeropuerto tiene separación y recogida selectiva de los residuos a través de la empresa Aguas de Jerez (Ayuntamiento de Jerez de Frontera).

Con relación al nivel de potencia acústica de la maquinaria se ajustará a los límites legales definidos en la Directiva 2000/14 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000 relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno, debidas a las máquinas de uso al aire libre.

Durante la fase de operación, no se prevé afección acústica, no existiendo viviendas dentro de la isófona del aeropuerto.

Se generarán aguas residuales durante la ejecución de las obras, principalmente en las tareas de limpiezas, igualmente en la fase de explotación se generará en las tareas de limpieza de los distintos elementos de la infraestructura. La red de drenaje proyectada para la calle de calle de rodaje tiene como misión recoger las aguas pluviales que se integrará en la red existente.

Aena, para llevar a cabo su política medioambiental, ha impulsado la implantación de sistemas de gestión medioambiental (SGMA) en todos sus aeropuertos e instalaciones. Todos los sistemas de gestión medioambiental se acomodan a los requisitos fijados por la norma internacional ISO 14.001, que certifica la aplicación correcta del SGMA y el cumplimiento de la legislación existente en materia medioambiental.

Próximamente el aeropuerto de Jerez de la Frontera contará con un SGMA certificado por AENOR según la norma internacional de referencia ISO 14.001.

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, analizada la documentación ambiental presentada por el promotor y tras la realización de una visita técnica a la zona donde se localiza el proyecto, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos.

Por lo tanto, en virtud del Artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaria General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 06 de junio de 2005, considera, que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Calle de rodaje a cabecera 21 y ampliación del terminal en el aeropuerto de Jerez»

No obstante en la realización del proyecto se deberán aplicar las medidas establecidas en el documento ambiental presentado por el promotor, así como las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por los organismos consultados.

Por ello, siguiendo las recomendaciones la Consejería de Cultura de la Delegación Provincial de Cádiz se realizará un control arqueológico de movimiento de tierras con el objeto de establecer las cautelas de protección que fuesen necesarias.

Si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Delegación Provincial en Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

Asimismo, se recomienda evitar el acopio de material y trasladar los vehículos abandonados a un depósito habilitado para ello, evitando así posibles riesgos de contaminación del acuífero existente en la zona de actuación.

Por último, dada la presencia de la especie vegetal «*Chamaerops humilis*», de nombre común palmito, que se ubican tanto en la zona donde se proyecta la calle de rodadura como en el área de terraplenado necesaria para la construcción de la misma, se trasplantarán dentro del recinto aeroportuario en las proximidades de la cabecera 03 o en otro lugar habilitado al efecto.

En este sentido, como consecuencia de tener que talar 40 de pinos piñoneros de 20 años de edad presentes en la zona de actuaciones, se procederá asimismo a su trasplante dentro del recinto aeroportuario, en el caso de que no sea factible el trasplante de algún ejemplar o no culmine con éxito, se compensará en la proporción 1:4, siendo el criterio, reponer la edad, es decir, que de cada pino de 20 años que no sea posible trasplantar se compensará con 4 pinos de cinco años.

Madrid, 7 de junio de 2005.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

